

GIUSEPPE SORIERO

(Sottosegretario di Stato ai Trasporti e alla Navigazione)

LINEE GUIDA DELLA POLITICA GOVERNATIVA DI SVILUPPO DEL TRASPORTO FERROVIARIO*

1. Il nuovo Mezzogiorno e la politica dei trasporti.

1.1. Il Mezzogiorno e i nuovi scenari dello sviluppo.

Le trasformazioni avvenute durante gli anni '90 nell'intervento a sostegno delle regioni meridionali sono state senza precedenti nella storia della Repubblica Italiana. Riguardano in primo luogo l'azzeramento delle precedenti politiche di sostegno che avevano garantito i redditi senza produzione (e sviluppo), creando una insostenibile e per molti anni abnorme situazione di protezione dei mercati, di gestione di trasferimenti e con la formazione di alcuni ceti sociali ed economici privilegiati nell'accesso alle provvidenze.

Le politiche di aggiustamento finanziario successive al '91, legate all'unificazione monetaria ed imposte anche dalla globalizzazione dei mercati, hanno repentinamente e bruscamente aperto il Mezzogiorno alla competizione internazionale.

La politica di sviluppo regionale si è così trovata di fronte all'esigenza di reinventarsi nei soggetti, negli strumenti e negli obiettivi. Questo processo si è chiaramente avviato negli ultimi anni con l'attivazione di numerosi strumenti di intervento ancora in fase di decollo destinata a creare inevitabili problemi di adatta-

* Testo non rivisto dall'Autore, ma redazionalmente.

mento sotto il profilo dell'assetto operativo ed istituzionale. Esso si sta rafforzando con i provvedimenti di decentramento e semplificazione amministrativa la cui efficacia risulterà cruciale per l'economia meridionale.

È oggi in campo un nuovo Mezzogiorno, capace di far valere le proprie risorse. C'è una vitalità sociale e culturale diffusa, un nuovo bisogno di soggettività. C'è, d'altro canto, un nuovo protagonismo istituzionale delle realtà locali che cominciano finalmente a esercitare con dignità i poteri che lo Stato ha loro decentrato. Le novità, adesso, si rendono possibili e le "sfide dello sviluppo" diventano finalmente praticabili. I risultati dei prossimi anni saranno decisivi per valutare se la società meridionale vincerà la sua sfida.

I nuovi soggetti emergenti, costituiti dalle istituzioni comunali, dalle piccole imprese e dai soggetti privati, sono chiamati ad interpretare una nuova politica di sviluppo economico nelle regioni del Mezzogiorno basata su una strategia che punti:

- allo sviluppo delle esportazioni ed ad un più stretto inserimento del sistema produttivo meridionale nel contesto dell'economia europea;
- alla creazione di imprese nuove, spesso di piccole e medie dimensioni, che diversifichino il sistema produttivo attuale verso produzioni nuove;
- alla riqualificazione dell'ambiente sia in termini infrastrutturali che di servizi alla popolazione ed alle imprese.

I nuovi strumenti sono costituiti da forme di sostegno alla creazione di impresa, e di premio alla capacità di sviluppare forme di attività autonome dal sostegno pubblico e di potenziare le iniziative partenariali provenienti dal basso, idonee a sviluppare capacità propositiva, progettuale e realizzativa.

Gli obiettivi del nuovo regime di interventi sono quelli dell'avvio di un processo di sviluppo fondato sulle attività in grado di sostenere la concorrenza internazionale nell'industria e nei servizi, in grado di investire e di attivare investimenti esterni e, infine di ritagliarsi un ruolo strategico nei rapporti con gli altri paesi del Mediterraneo.

Obiettivi tutt'altro che scontati tenuto conto della forte concorrenza tra aree che si stanno sviluppando con l'allargamento della U.E. e con la riduzione dei benefici prima concessi alle regioni italiane in ritardo di sviluppo dalla politica regionale della UE.

I fattori di successo di nuove iniziative imprenditoriali da avviare nel Mezzogiorno, come indicato dal Porto di Gioia Tauro o dallo stabilimento di Melfi, vanno individuati nella capacità di essere competitive a scala internazionale, promuovendo le esportazioni di servizi e di prodotti industriali del Mezzogiorno verso il mercato europeo e mondiale. Più in particolare, il fattore cruciale del successo e della competitività è la capacità di adottare una tecnologia moderna, sia di tipo produttivo che di tipo organizzativo, basata sulla qualità del prodotto e del servizio, sulla tempestività dei tempi di produzione e distribuzione, sulla costante innovazione del prodotto e sulla capacità di valorizzare economie di rete con le imprese poste a monte e a valle dell'investimento iniziale.

1.2. Le infrastrutture, da “pre-condizione” a fattore determinante.

La dotazione di adeguate infrastrutture di trasporto e di comunicazione, a differenza da quanto sostenuto da un vecchio assioma per il quale l'infrastruttura sarebbe una mera “precondizione” dello sviluppo, risulta un fattore cruciale. L'assenza di adeguate infrastrutture non solo influisce negativamente sui costi delle imprese nel Mezzogiorno, ma rappresenta soprattutto una vera e propria barriera, che di fatto impedisce alle imprese industriali del Mezzogiorno di essere integrate a scala internazionale e nazionale.

Un moderno sviluppo industriale nel Mezzogiorno è ostacolato dalla arretratezza dei servizi logistici e richiede progetti integrati che mirino al raccordo tra i sistemi produttivi locali nel Mezzogiorno e le reti dei trasporti e delle comunicazioni europee.

La competitività richiede una sempre maggiore specializzazione delle imprese e forme “*just in time*” di cooperazione. I cicli di approvvigionamento, produzione e distribuzione devono essere

compatibili con vincoli di tempo sempre più stretti. È necessario intervenire sui fattori che permettono una contrazione dei tempi e delle distanze, come i tempi di attraversamento dei cicli produttivi, i tempi di consegna dei prodotti sul mercato o i tempi di risposta al mercato nello sviluppo di nuove produzioni.

Insufficienti investimenti nei settori della logistica e dei trasporti, e comunicazioni inadeguate rappresentano un ostacolo che emargina le imprese delle regioni del Mezzogiorno dal sistema di strette relazioni di cooperazione produttiva ("*just in time*"), che negli ultimi anni si è andato consolidando tra le imprese delle altre regioni italiane e dei paesi esteri, e questo costringe le imprese industriali meridionali ad operare in produzioni e mercati poco dinamici.

In questa nuova strategia di sviluppo industriale del Mezzogiorno la politica dei trasporti rappresenta una condizione essenziale per lo sviluppo di qualsivoglia strategia settoriale, nell'industria come nell'agricoltura e nel turismo.

La politica dei trasporti nel Mezzogiorno deve mirare a realizzare interventi (spesso organizzati su direttrici trasversali o su scala locale) che hanno la funzione di promuovere la creazione di un sistema produttivo integrato che possa sostenere in modo efficace la concorrenza di altre aree regionali europee mediante lo sviluppo delle reti e dei collegamenti tra i porti, della logistica e dei progetti di intermodalità, con investimenti direttamente orientati al servizio.

Pertanto, una politica dei trasporti che miri alla qualità del servizio e alla innovazione tecnologica è una componente strategica di una nuova politica industriale per il Mezzogiorno.

L'obiettivo di fondo è quello di valorizzare il ruolo della ferrovia nel trasporto merci a lunga distanza e in generale l'intermodalità tra trasporti ferroviari, marittimi e stradali.

Ciò rappresenta il punto d'avvio di un "progetto strategico" a scala nazionale sulla modernizzazione del sistema logistico nazionale, lo sviluppo della intermodalità, la promozione di collaborazioni tra le imprese industriali e quelle della distribuzione commerciale e dei servizi logistici, la riqualificazione professionale de-

gli addetti ed il sostegno di attività di ricerca nel settore dei trasporti.

1.3. La politica regionale europea e il ruolo dei trasporti.

Nel prossimo futuro, l'allargamento della Unione Europea ai paesi dell'Europa Centro Orientale (in una prima fase: Slovenia, Ungheria, Cipro, Repubblica Ceca, Polonia, Estonia per una popolazione totale di 63 milioni di abitanti e quindi Slovacchia, Romania, Bulgaria, Lituania, Estonia per ulteriori 43 milioni di abitanti) comporterà un aumento della popolazione del 28% e una riduzione del 16% del PIL pro-capite della Unione Europea.

Pertanto, la soglia pari al 75% del PIL pro-capite della UE, necessaria perché una regione possa restare nelle regioni di intervento del Fondo di Sviluppo Regionale, si abbasserà ad un valore analogo a circa il 63% dell'attuale PIL pro-capite della UE.

Questo comporterà che quasi tutte le regioni del Mezzogiorno italiano non rientreranno più nel criterio del 75% del PIL pro-capite comunitario, già nella proposta di riforma dei fondi strutturali presentata il 18 marzo 1998 dall'UE.

Quindi, dopo il 2006 sono candidate ad uscire dalle aree di intervento della politica regionale comunitaria la Puglia, che ha attualmente un PIL pro-capite pari al 71% della media comunitaria, la Basilicata con un valore del 69%, la Sicilia con un valore del 67%, la Campania con un valore del 66%. Forse l'unica regione che potrà restare sarà la Calabria con un PIL pari al 60% della media comunitaria.

Pertanto, l'Italia, dopo essere stata esclusa dal "Fondo di Coesione", in gran parte finalizzato a finanziare i grandi progetti di trasporto, istituito nel 1992 e che comprende solo la Spagna, il Portogallo, la Grecia e l'Irlanda (paesi che a differenza dell'Italia hanno tuttora un PIL inferiore al 90% della media comunitaria), non solo dovrà contribuire al finanziamento dei nuovi "Fondi per l'Allargamento", destinati ai nuovi paesi membri, ma verrà esclusa

quasi completamente dalle regioni Obiettivo 1 dei "Fondi Strutturali".

Pertanto i chiari limiti della attuale impostazione delle politiche regionali della Unione Europea rendono ancora più urgente la necessità di una iniziativa da parte del Governo italiano congiuntamente ai Governi di altri Paesi, che definisca un nuovo indirizzo diverso da quello ormai obsoleto che la Commissione si ostina a seguire in modo appena marginalmente modificato ormai da due decenni.

L'obiettivo della politica regionale della Unione Europea dovrebbe essere non solo quello dello sviluppo delle regioni arretrate, ma anche l'obiettivo tipicamente europeo di promuovere una maggiore integrazione di tipo economico-territoriale tra le diverse regioni e i diversi centri urbani del territorio nazionale ed europeo, tenuto conto dell'esistenza di diverse barriere di carattere fisico ed economico che ostacolano una maggiore cooperazione e determinano fenomeni di isolamento o tensioni conflittuali tra le diverse regioni. Questo richiede il passaggio da un approccio di tipo "finanziario" e meramente redistributivo ad un approccio di tipo "reale" che integri fattori economici con fattori territoriali e miri a sostenere iniziative e progetti a scala locale e regionale.

Lo sviluppo regionale non dipende solo dagli investimenti fatti in una singola regione, ma dipende sempre più dal suo inserimento in strette reti di relazioni con altre regioni.

In questa prospettiva la politica dei trasporti nelle regioni del Mezzogiorno è una componente strategica non solo per l'integrazione regionale, ma per sviluppare le relazioni tra l'Unione Europea e i paesi del bacino del Mediterraneo e il raccordo dei paesi del Sud Europa con le reti dei trasporti intercontinentali.

Risulta necessario impostare la proposta italiana alla Commissione per il prossimo periodo di programmazione 2000-2006 secondo un approccio nuovo e di tipo strategico.

Solo con la proposta da parte del Governo italiano, d'intesa con altri Governi europei, di grandi interventi di scala interregionale nell'area del Sud Europa o dell'Europa Mediterranea nel campo dei trasporti ed in altri campi potrà essere contrastata la proba-

bile esclusione di diverse regioni del Mezzogiorno dalle aree di intervento della Politica Regionale Europea a causa dell'allargamento della Unione Europea ai paesi dell'Europa Centrale.

1.4. Una nuova centralità: il traffico merci via container e il ruolo della portualità meridionale.

Negli ultimi anni si è assistito nel Mezzogiorno ad un enorme sviluppo del traffico container nei porti del Mediterraneo a cominciare dal porto di Gioia Tauro.

La riorganizzazione dei traffici marittimi in una dimensione globale che investe l'intero pianeta ha determinato un grande sviluppo del traffico intercontinentale di contenitori e di navi transoceaniche, con una forte tendenza a ridurre i tempi di navigazione (rotte rettilinee e articolate su pochi scali di *transshipment* situati in posizione strategica), in una struttura gerarchica del trasporto impostata dalle economie di scala delle grandi compagnie di navigazione.

Questo fenomeno non è casuale o attribuibile ad un gioco della competizione accesa tra i diversi porti europei, ma ha la sua origine in un cambiamento paradigmatico nell'economia e nella geografia del trasporto marittimo che ha determinato una nuova centralità dei porti nel Sud Europa, come grandi nodi di "*transshipment*" dei flussi a scala intercontinentale verso i diversi porti delle regioni marittime del Nord del Mediterraneo.

Infatti, mentre, storicamente i porti maggiori del Mediterraneo, come quelli di Barcellona, Marsiglia, Genova, Venezia, Trieste e Salonicco, erano localizzati ove le tre penisole iberica, italiana e balcanica si congiungevano con il continente europeo, ora la tecnologia dei "*transshipment*" rende opportune localizzazioni nel Mediterraneo centrale come indicato dai porti di Algeciras, Malta e Gioia Tauro, e questo ha portato alla creazione di un asse centro mediterraneo che da Gibilterra, la Sicilia e la Calabria prosegue fino ad Istanbul ed al Mare Nero.

In questa prospettiva Gioia Tauro e gli altri porti del Sud Europa non rappresentano più l'estrema periferia del continente europeo ma il "cancello" ("*gateway*") di ingresso tra l'economia europea ed il Mediterraneo e svolgono un ruolo sempre più importante nel commercio mondiale.

Questa trasformazione comporta un mutamento radicale del ruolo degli assi Nord Sud di trasporto ferroviario e stradale, che prima erano finalizzati a ridurre la perifericità del Mezzogiorno assicurando l'aggancio alle grandi reti europee che collegano il Nord Italia con il resto d'Europa, ed erano funzionali ad assicurare le importazioni di prodotti industriali dal Nord-Italia verso il mercato di consumo delle regioni meridionali. Questo comportava un'elevata eccedenza dei flussi in entrata rispetto a quelli in uscita nel Mezzogiorno, mentre ora la direzione dei flussi ed il saldo tendono ad invertirsi, dato che i flussi di container sbarcati nei porti del Mezzogiorno compensano largamente i flussi di merci in entrata tramite il trasporto stradale.

Pertanto, i porti del Mezzogiorno hanno una posizione centrale per l'intera area mediterranea e possono diventare il fulcro di un sistema economico di scala interregionale, restituendo alle regioni del Mezzogiorno la forza di attrazione e di irradiazione che sono il cuore stesso dello sviluppo. Essi contribuiscono a realizzare:

a) il collegamento con le grandi reti transeuropee ed il *desanclement* complessivo del Mezzogiorno;

b) il collegamento con la Grecia di cui il Mezzogiorno costituisce un passaggio obbligato verso il Centro ed il Nord-Europa. In una Europa senza frontiere, il territorio del Mezzogiorno può valorizzare la collocazione strategica rispetto all'Europa Sud Orientale e balcanica comprendente l'Albania, la Grecia, la ex Jugoslavia, la Romania, la Bulgaria e la Turchia, che nei prossimi decenni entrerà a fare parte della Unione Europea;

c) la creazione di una prima magliatura mediterranea nord-sud, con i paesi del sudmediterraneo, basata sui porti e sulla intermodalità, che valorizzi la centralità mediterranea delle regioni

meridionali ed il loro più facile accesso al Nord-Europa rispetto ai Balcani ed alla penisola iberica.

In particolare, il modello della rete dei trasporti nazionale si trasforma e, mentre prima assomigliava ad un pettine orientato da Ovest a Est lungo la direttrice subalpina e con i denti rivolti da Nord verso Sud per assicurare l'accessibilità delle regioni centro-meridionali della penisola, ora questo pettine sembra essersi sia capovolto che spostato verso Sud, ed essere orientato lungo un corridoio marittimo Ovest-Est nel Mediterraneo centrale con i denti rivolti verso Nord per assicurare un'adeguata alimentazione di materie prime e di componenti importate dal sistema produttivo settentrionale dai paesi extra-europei.

In prospettiva, i porti del Mezzogiorno potranno svolgere non solo il ruolo di centri di importazione ma anche quello di centri di esportazione del sistema produttivo delle regioni della direttrice adriatica di sviluppo, dall'Emilia-Romagna alla Puglia, che rappresenta una grande quota delle esportazioni italiane soprattutto nei settori dell'industria del mobile, delle piastrelle e dell'abbigliamento verso i mercati extra-europei. Questo peraltro sottolinea la necessità di adeguati collegamenti trasversali tra l'asse di trasporto adriatico e quello tirrenico.

Peraltro, la valorizzazione delle opportunità create da un grande nodo di trasporto merci marittimo comporta anche la necessità di una sempre più stretta integrazione con gli altri nodi della rete nazionale ed europea dei trasporti, sia marittimi che terrestri.

Infatti, gli effetti economici e territoriali di un porto container non sono il risultato automatico della sua realizzazione e attività, ma sono in grande misura condizionati dalla adozione tempestiva di adeguate politiche di accompagnamento che assicurino la realizzazione di servizi e infrastrutture che sono complementari al porto stesso.

Il rapporto tra il porto ed il suo "*hinterland*" comporta un'estesa ristrutturazione del sistema infrastrutturale a scala locale, ivi comprese le infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e aeroportuali complementari, e richiede un'adeguata pianificazione del territorio che valorizzi la qualità ambientale.

Da un punto di vista economico, il porto può rappresentare il “motore della economia regionale” e l’occasione per lo sviluppo di attività manifatturiere e commerciali che siano lo “*spin-off*” o siano indotte dal porto. Questo implica la creazione di funzioni secondarie o lo sviluppo di nuovi insediamenti di attività di servizio, come centri di distribuzione commerciale di prodotti finiti sul mercato comunitario e centri di logistica integrata, che rappresentano attività ad elevato valore aggiunto. Inoltre, appare possibile promuovere la realizzazione in aree contigue ai porti del Mezzogiorno, di “zone franche” ove localizzare impianti di grandi gruppi industriali nazionali o internazionali di trasformazione dei prodotti importati o che svolgano attività di assemblaggio di componenti provenienti da paesi esteri.

1.5. *Il Mezzogiorno nelle grandi reti trans-europee TEN.*

Il quadro della posizione strategica del Mezzogiorno nel sistema dei trasporti europeo e mediterraneo può rappresentare un utile contributo del Governo italiano alla pianificazione europea dei trasporti nell’ambito delle *Tran-European Networks*, che sembra essere impostato prevalentemente secondo una prospettiva “nord europea” e non tenere adeguatamente conto delle opportunità di sviluppo dei trasporti marittimi a scala intercontinentale e mediterranea nel Mezzogiorno e nelle regioni del Sud-Europa.

La strategia di intervento dell’UE, che è propria del nuovo Regolamento di sostegno (2236/95) della Comunità, può essere così sintetizzata:

- realizzare i grandi progetti di interesse prioritario riguardanti le reti transeuropee di trasporto TEN (Piano Delors - Commissione Christophersen);
- sviluppare le reti di trasporto nelle regioni periferiche che beneficino:
 - a) dei Fondi strutturali FESR del Quadro Comunitario di Sostegno 1994-99;

- b) del Fondo di Coesione (destinato a Spagna, Portogallo, Irlanda, Grecia).
- sviluppare ed estendere le reti TEN ai Paesi del Centro e dell'Est europeo con gli interventi infrastrutturali da finanziare con il programma PHARE/TACIS.

Tuttavia, appare chiaro da questa schematica descrizione del quadro strategico delle TEN, non considerare appieno il ruolo del Mezzogiorno. Infatti, le regioni italiane possono rappresentare il raccordo tra le due aree, "Mediterranea Occidentale" e "Mediterranea Centrale", piuttosto che il loro rispettivo confine. Inoltre, esse possono svolgere un ruolo del tutto analogo a quello svolto dal cosiddetto "Spazio Metropolitano Europeo" e della "Direttrice Atlantica" nei trasporti tra l'Europa e i paesi extra-europei ed in particolare con i paesi dell'Estremo Oriente, oltre che naturalmente con gli altri paesi mediterranei della sponda Sud. È infatti auspicabile che i ben noti flussi attuali di immigrazione clandestina, che sottolineano la vicinanza geografica con queste aree densamente popolate, nel prossimo futuro vengano sostituiti da più fisiologici flussi di interscambio commerciale e di viaggiatori per motivi di lavoro e turismo.

In questa prospettiva appare opportuno proporre alla Unione Europea l'inclusione delle regioni del Mezzogiorno nelle aree incluse dal "Fondo di Coesione", che comprende tutti i paesi con un reddito inferiore al 90% del PIL comunitario (Grecia, Spagna, e Portogallo) e che è esplicitamente finalizzato dal Trattato di Maastricht al finanziamento delle *Trans-European Networks*. Appare infatti ingiustificata l'esclusione delle regioni del Mezzogiorno, sulla base del semplice criterio che esse fanno parte di un paese il cui PIL pro-capite è superiore alla soglia del 90%, come se il problema dello sviluppo delle grandi reti di trasporto europee che attraversano le regioni del Mezzogiorno dovesse essere un problema solo del Governo italiano e non coinvolgesse, come nel caso di altre regioni anche molto più prospere del Mezzogiorno, come quelle della costa mediterranea della Spagna, un interesse di rilevanza strettamente europea. Questa proposta appare tanto più urgente nella prospettiva della prossima esclusione di gran parte delle re-

gioni del Mezzogiorno dal “Fondo di Sviluppo Regionale” della Unione Europea.

2. Le proposte di intervento.

È opportuno, a questo punto, cercare di delineare alcuni indirizzi di contenuto per una politica dei trasporti nel Mezzogiorno. Da quanto fin qui si è detto risulterà evidente che il problema essenziale dei prossimi anni sarà quello di adeguare e orientare gli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno, in relazione alle nuove opportunità del contesto mediterraneo ed europeo, e alle linee di tendenza che va assumendo in questo quadro lo stesso sviluppo endogeno del Sud. I volumi di spesa già definiti o previsti sono di per sé rilevanti, ma devono essere completati e razionalizzati, nel quadro di una più forte logica di concertazione e di governo: si tratta di riorganizzare un vero e proprio quadro strategico degli interventi da compiere, anche in vista della redazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti.

A questo fine si esporranno qui di seguito alcune concrete ipotesi di lavoro, nel tentativo di delineare possibili punti di priorità e di indirizzo di una efficace politica delle infrastrutture meridionali.

2.1. I corridoi strategici e il raccordo con le grandi reti europee.

Nelle regioni del Mezzogiorno i grandi corridoi plurimodali individuati nell’attuale Piano Generale dei Trasporti sono sostanzialmente coincidenti con quelli individuati nelle grandi reti trans-europee TEN e si possono così definire:

- Corridoi plurimodali:
 - Sardo-continentale
 - Adriatico
 - Tirrenico ed insulare.

L'analisi dei corridoi del PGT nel Sud evidenzia una forte carenza di infrastrutture nell'area ionica ed insulare della Sicilia nonché l'assenza di collegamenti trasversali.

Quanto al corridoio adriatico, occorre che esso sia finalizzato a migliorare l'accessibilità di vaste aree territoriali, in Calabria e Basilicata, non sufficientemente integrate nei processi di sviluppo economico.

Il processo triennale di aggiornamento delle linee guida delle reti TEN, iniziato nel 1996, si concluderà entro il 1999, come indicato nella decisione 1692/96 del Consiglio e del Parlamento europeo e dovrà tenere conto di tali fabbisogni emergenti.

Quindi, nell'aggiornamento delle reti TEN, sono stati proposti i seguenti interventi:

1. Potenziamento del Corridoio Adriatico;
2. Inserimento nelle TEN di un nuovo corridoio ionico interconnesso nel nodo di Brindisi e Taranto con quello Adriatico che interesserà le direttrici ioniche, stradali e ferroviarie, delle regioni Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia;
3. Definizione delle nuove aree marittime intermodali indicate nella conferenza paneuropea di Helsinki:
 - Area marittima adriatica;
 - Area ionica e del Mediterraneo Centrale;
 - Area marittima del Medio e Basso Tirreno.
4. Integrazione dei corridoi terrestri con il sistema portuale nel Mezzogiorno:
 - Porto di Gioia Tauro e potenziamento delle connessioni con gli assi ferroviari Tirrenico ed Adriatico (*freeway*) e con l'autostrada SA-RC;
 - Porti ionici Taranto Sibari Crotone e potenziamento delle connessioni con la linea F.S. ionica e con la SS. 106 ionica.
5. Messa in rete dei porti siciliani Palermo, Catania, Siracusa e Augusta attraverso i collegamenti intermodali e di cabotaggio;
6. Potenziamento del sistema portuale nell'area dello stretto di Messina (Messina, Reggio Calabria, Villa S. Giovanni).

STENIO RICCIO

(c.s.)

Ringrazio il Sottosegretario Soriero per l'interessante relazione. Essa esprime il nuovo modo di vedere la politica degli investimenti nel settore dei trasporti, concentrandoli non solo sulle singole tratte, ma sul sistema integrato, secondo le regole della concorrenza e della competizione, e quindi in armonia, in fondo, con le linee portanti delle direttive comunitarie.

Dò ora la parola al Presidente della Regione, on. Drago, che è stato chiamato in causa anche per tutto ciò che riguarda la Sicilia.

GIUSEPPE DRAGO*
(c.s.)

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Vi ringrazio, anche se il mio intervento non era previsto. Però l'interessante relazione del Sottosegretario Soriero mi dà lo spunto per alcune riflessioni molto brevi.

Condivido con il Sottosegretario il concetto, l'idea, la necessità che il ragionamento sul Mezzogiorno vada fatto considerando quest'ultimo come sistema unico, all'interno del quale vanno realizzate tutte quelle infrastrutture necessarie al suo sviluppo. Tra l'altro non riesco a immaginare uno scenario di questo territorio, nel terzo millennio, senza la realizzazione di alcune importantissime infrastrutture, quindi senza un progetto di rilancio complessivo di tutto il Mezzogiorno.

Da questo punto di vista è stata molto valida l'iniziativa del Ministro dei Trasporti, e anche del Sottosegretario Soriero, della Conferenza Nazionale dei Trasporti. Però immaginerei, da qui a trenta, a sessanta giorni, una conferenza dei trasporti, invece, delle regioni meridionali (Sicilia, Calabria, Campania, Puglia, Basilicata) fatta dalle regioni, ma insieme allo Stato, insieme al Governo nazionale, anche perché finalmente si sancisca il principio che non tutto può fermarsi a Napoli (anche se Napoli, forse, fa parte più del Centro che del Sud, almeno da un punto di vista delle infrastrutture).

Prendo atto con piacere delle dichiarazioni rese dal Presidente Prodi questa mattina sui giornali con riferimento ai 35.000 miliardi destinati al Mezzogiorno, ma c'è poi il problema della spesa. Purtroppo i soldi rimangono non spesi perché la capacità di spe-

* Testo non rivisto dall'Autore, ma redazionalmente.

sa degli enti pubblici è assolutamente vanificata da una normativa di affidamento degli appalti e delle procedure che è assolutamente farraginoso. Basterebbe una semplice modifica alla normativa sugli appalti in base alla quale un'impresa deve comunque prestare una polizza assicurativa che entra in funzione nel momento in cui l'appalto si blocca per motivi inerenti a responsabilità dell'impresa stessa. Penso che questa sarà una delle linee portanti dello sviluppo della nostra Regione che inseriamo nel nostro documento di programmazione economico-finanziaria, che presenteremo alla fine di questo mese al Parlamento, che poi è la base per andare a fare le intese istituzionali e gli accordi di programma, anche nel settore dei trasporti.

Io penserei di puntare molto sulla cosiddetta "Regione dello Stretto" che abbraccia due milioni e mezzo di abitanti in Sicilia, la fascia orientale siciliana (da Gela o Ragusa, Enna, S. Stefano di Camastra, Milazzo), compresa una parte della Calabria (Gioia Tauro, Reggio Calabria, Locri, Crotone, Lamezia).

Occorre immaginare un progetto di sviluppo puntando su questa "Regione dello Stretto" che, badate bene, contiene strutture portuali come Gioia Tauro, come Milazzo e come Pozzallo, ma anche come Malta (se ci allontaniamo un po' dalle nostre acque territoriali), che è servita da tre aeroporti (Catania, Reggio Calabria e Lamezia), che può vantare quattro Università (Catania, Messina, Reggio Calabria e Catanzaro). Allora capite bene come si tratta di un'area che ha in sé, potenzialmente, elementi di grande prospettiva. Ciò, ovviamente, se noi pensiamo che i fattori dello sviluppo sono sì le infrastrutture, ma anche le risorse umane, la ricerca scientifica, l'innovazione, la qualità, quindi il rapporto col mondo scientifico, con l'Università.

Allora se già immaginiamo, e non solo idealmente, una regione così fatta, capite bene che abbiamo in noi stessi le potenzialità per poter competere con altri sistemi territoriali.

Il Sottosegretario Soriero parlava di Malpensa. Ma Malpensa è cosa fatta. Perché non pensare, all'interno della "Regione dello Stretto", di utilizzare – non in termini campanilistici, ma come sistema complessivo – l'aeroporto di Lamezia come polo interconti-

nentale. Noi dobbiamo contrapporre al sistema del Nord, a Malpen-
sa, una struttura che sia funzionale al nostro sistema. Non sto pro-
ponendo Palermo o Catania: sto proponendo Lamezia.

Perché non pensare al collegamento Gioia Tauro-Milazzo (30
Km di distanza o forse anche meno), cioè ad un collegamento che
ci consenta di creare un sistema. Perché poi sappiamo che i colle-
gamenti possono anche non servire se non sono funzionali ad un
progetto e quindi se non si organizza il progetto. Però è chiaro che
tutto ciò può rappresentare un momento di sviluppo serio, se questa
“Regione dello Stretto” viene collegata dalla realizzazione del
ponte, che non sarà più il ponte sullo Stretto di Messina, ma sarà il
ponte del Mediterraneo.

Il sistema della “Regione dello Stretto” è ciò che può garantire
all’Europa il vero collegamento col Mediterraneo perché, tra l’altro,
nulla vieta poi di collegare Pozzallo non solo con Malta, ma anche con
la Libia. Che senso ha oggi, Sottosegretario, questa iniziativa della Ca-
tania-Tripoli – consentitemi a questo punto un po’ di campanilismo,
giacché siamo in provincia di Ragusa – quando ha una logica invece la
Pozzallo-Tripoli, così come avrebbe senso la Mazzara-Tunisi?

Allora questa sponda che serve da collegamento col Mediter-
raneo è indubbiamente il ponte, che sancirebbe la scelta euromedi-
terranea dell’Unione Europea. Purtroppo le regioni del Mezzogior-
no, non solo la Regione Siciliana, ciò in cui hanno difettato è stata
la programmazione, la pianificazione dello sviluppo: si è, come di-
re, andati avanti alla giornata.

Allora condividiamo un’ipotesi di sviluppo che vede in que-
sto territorio la necessità e la possibilità di creare un sistema omo-
geneo che consenta, realmente, a tutto ciò che viene prodotto in
questo territorio, di poter essere poi commercializzato con stru-
menti adeguati e che ci possa consentire di competere alla pari con
altri sistemi. Questo è il ragionamento da fare.

Certamente questo Convegno è sulle Ferrovie ed è anche sul
turismo, ma si è visto che negli ultimi anni le Ferrovie non hanno
investito nel Mezzogiorno.

Se non riusciamo a fare un ragionamento serio con le Ferrovie –
ed io spero di riuscire a farlo – in un momento in cui si privatizza tut-

to, realizziamo il ponte con capitali privati, perché nessuno qui intende realizzarlo con capitali pubblici. Ma gli stessi soggetti che avranno la concessione per realizzare il ponte, perché non potranno anche realizzare il sistema ferroviario in questa “Regione dello Stretto”?

Perché non ragionare anche su una ipotesi di privatizzazione delle Ferrovie? È un ragionamento che dobbiamo mettere sul tappeto, fermo restando che siamo aperti, anzi fiduciosi, che si possa instaurare un dialogo con le Ferrovie dello Stato che ci consenta non solo di modernizzare, ma anche di porre in essere un sistema ferroviario che sia competitivo e che ci dia la possibilità, poi, di realizzare un sistema di mobilità serio.

Immaginate che in quest’area dello Stretto, in questa “Regione dello Stretto”, si concentri il più grande polo archeologico della Magna Grecia. Voi immaginate: abbiamo quattro o cinque teatri antichi (a Taormina, a Tindari, a Siracusa, a Palazzolo Acreide), ma abbiamo anche l’Etna, quindi non solo il polo archeologico. Immaginate la “Regione dello Stretto” che comprende le Eolie, la Sila nel versante calabrese. Allora non c’è dubbio che il problema del trasporto e della mobilità in una “Regione dello Stretto” così intesa diventa assolutamente condizionante, diventa un fattore di sviluppo.

Ecco perché da qui a qualche settimana – così come d’intesa col Sottosegretario Soriero – dovremo andare a verificare in che modo utilizzare le risorse, sia quelle del Governo nazionale, sia quelle nostre, che ciascuna regione ha, che gli provengono dai fondi comunitari e dal ricorso al mercato finanziario privato. Ecco in che modo definire le priorità in questo sistema intermodale dei trasporti, realizzare le infrastrutture che possano, però, essere finalizzate a un processo di sviluppo che nasce da analisi serie del territorio.

In tutto ciò, è chiaro, tutti gli attori sono interlocutori credibili. Io spero che l’incontro che avremo proprio nei prossimi giorni con le Ferrovie dello Stato sia comunque fruttuoso al fine di iniziare a ragionare in modo serio. Le ferrovie devono rappresentare in Sicilia uno strumento serio per la mobilità del cittadino, ma anche delle merci, cosa che fino a questo momento, obiettivamente, non è.

Con questo vi ringrazio per l’attenzione.

STENIO RICCIO

(c.s.)

Ringrazio il presidente Drago per le sue interessantissime considerazioni.

Con quest'ultimo intervento il Convegno è arrivato alla sua conclusione. Credo che i dottorandi abbiano avuto uno spettro molto ampio, non solo delle problematiche giuridiche, ma di tutto ciò che c'è dietro alle regole che vengono poste.

Vi ringrazio.